



Approuvé par l'Agora le 13 septembre 2023

REMETTONS LA MOBILITÉ INTERNATIONALE SUR LES RAILS

POINTS ABORDÉS

INTRODUCTION

ANALYSE

LES HABITUDES DES JEUNES EN
MATIÈRE DE MOBILITÉ INTERNATIONALE

LES CRITÈRES DES VOYAGE DES JEUNES

QUE PENSE LA JEUNESSE DU TRAIN
COMME MODE DE TRANSPORT ?

LES OBSTACLES À L'UTILISATION DU
TRAIN

LES SOLUTIONS APPORTÉES PAR LES
JEUNES

CONCLUSION

PLAIDOYER

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
ANALYSE	3
Methodologie	3
Profil des répondant·e·s	3
LES HABITUDES DES JEUNES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ INTERNATIONALE	5
LES CRITÈRES DE VOYAGE DES JEUNES	7
QUE PENSE LA JEUNESSE DU TRAIN COMME MODE DE TRANSPORT ?	8
LES OBSTACLES À L'UTILISATION DU TRAIN	10
LES SOLUTIONS ENVISAGÉES PAR LES JEUNES	13
CONCLUSION	16
PLAIDOYER	17

REMERCIEMENTS

Le Forum des Jeunes tient à remercier les jeunes de la **Team Mobilité** ayant aidé à la bonne conduite de ce projet et à la rédaction de cet avis : merci à **Jean, Eloïse** et **Martin** pour leur investissement. La Team Mobilité souhaite aussi remercier **Owen** pour son aide dans l'analyse MCA.

Merci également aux permanent·e·s du Forum des Jeunes qui ont apporté leur soutien tout au long de ce projet : **Gauthier De Wulf, Louise Lebichot, Mickaël Scaufaire** et **Camille Biot** pour leurs conseils avisés.

INTRODUCTION

Le secteur des transports est à l'origine de près d'un quart des gaz à effet de serre émis dans le monde¹, et ce chiffre monte à 29% si l'on s'intéresse au secteur des transports dans l'Union européenne². Dès lors, dans le contexte actuel de crise socio-environnementale mondiale, ce secteur est amené à suivre une transition radicale.

De manière plus générale, la mobilité est au cœur du développement durable puisqu'elle touche de près ou de loin aux différents Objectifs de développement durable énoncés par l'ONU.

Penser une mobilité durable nécessite dès lors de travailler selon différentes perspectives : environnementale, sociale et économique. Une mobilité durable devra ainsi assurer une qualité de vie pour chaque citoyen·ne (sécurité, santé, opportunités de travail, d'études, de voyage), pour un prix accessible à tou·te·s et dans le respect de l'environnement.

Les 17 Objectifs de développement durable, adoptés par les Nations Unies en 2015, répondent aux défis mondiaux auxquels nous sommes confrontés, notamment ceux liés à la pauvreté, aux inégalités, au climat, à la dégradation de l'environnement, à la prospérité, à la paix et à la justice. Les objectifs sont interconnectés et, pour ne laisser personne de côté, il est important d'atteindre chacun d'entre eux, et chacune de leurs cibles, d'ici à 2030³.

Les jeunes, en tant qu'acteurs et actrices du changement, sont au centre des questions de mobilité. Les jeunes bougent, voyagent, découvrent. Jamais les opportunités n'ont été aussi nombreuses qu'aujourd'hui pour voyager ou étudier à l'étranger, apprendre une autre langue, faire du volontariat, etc. De plus, les jeunes sont conscient·e·s de la crise environnementale actuelle et des enjeux qu'elle soulève, comme l'ont montré des rapports récents publiés par le Forum des Jeunes⁴. Pourtant, l'avion prend toujours une place importante dans les déplacements des jeunes à l'étranger, alors que le train peine encore à les attirer, ce qui peut sembler paradoxal au vu des impacts environnementaux très différents de ces modes de transport.

Face à tous ces enjeux, la team «mobilité internationale» du Forum des Jeunes a été créée en 2021. Elle rassemble plusieurs jeunes motivé·e·s par ce sujet, et notamment les délégué·e·s ONU au développement durable, qui désiraient se saisir de cette thématique directement liée à la durabilité. Le projet a abouti au présent avis officiel.

Ce document vise à porter la voix des jeunes belges francophones concernant les sujets abordés dans cette introduction, afin d'établir une série de recommandations claires destinées aux décideurs et décideuses de notre pays.

Nous nous intéressons tout d'abord aux habitudes des jeunes en matière de mobilité à l'international, ainsi qu'aux critères qui les poussent à opter pour un mode de transport plutôt qu'un autre. Ensuite, nous nous concentrons sur les obstacles principaux à l'utilisation du train par la jeunesse. Finalement, nous présentons les solutions envisagées par les répondant·e·s à l'enquête, afin que le rail puisse prendre une part modale plus importante dans les déplacements des jeunes.

1. Répartition sectorielle des émissions de CO2 dans le monde, Ministère de la transition écologique, France, 2021, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat/7-repartition-sectorielle-des-emissions-de>, consulté le 27 septembre 2023.

2. Émissions de CO2 des voitures : faits et chiffres (infographie), Parlement européen, 17 février 2023, <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/society/20190313STO31218/emissions-de-co2-des-voitures-faits-et-chiffres-infographie>, consulté le 14 août 2023.

3. Les objectifs de développement durable, Nations unies, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>, consulté le 11 juillet 2023.

4. Avis officiel "L'Éducation en question : quelle place pour l'environnement" (2023) ([lien vers l'avis](#)) et le rapport "Donne ta voix pour le climat" (2022), Forum des Jeunes. ([Lien vers l'avis officiel](#))

ANALYSE

MÉTHODOLOGIE

Notre enquête a pour but de questionner les habitudes des jeunes en termes de mobilité internationale, en mettant un accent plus particulier sur le train. Nous souhaitons comprendre qui sont les jeunes qui se déplacent déjà en train, quelles sont leurs motivations, et quels sont les potentiels obstacles à l'utilisation de ce moyen de transport.

Pour cela, nous avons rédigé une enquête déclinée en deux versions, une enquête complète et une enquête flash qui est une version condensée permettant de répondre à des contraintes de temps et de format, tout en répondant à nos principales interrogations.

La diffusion de la consultation a eu lieu entre novembre 2021 et avril 2023. Différents canaux ont été utilisés. D'une part, l'enquête a été diffusée sur les réseaux du Forum (Facebook, Instagram, Twitter, LinkedIn), et relayée par ses membres. D'autre part, les détachés pédagogiques du Forum se sont rendus dans une vingtaine d'écoles en Fédération Wallonie-Bruxelles (FWB) pour proposer une animation sur le thème de la mobilité. Celle-ci se fondait sur différentes images animées qui ouvraient la discussion à diverses questions liées à la mobilité. L'activité se clôturait par la distribution de l'enquête aux élèves. Enfin, l'enquête a été diffusée lors d'une série d'événements auxquels le Forum a participé (festivals, conférences, salons,...).

PROFIL DES RÉPONDANT·E·S

L'enquête ayant pour but de représenter les jeunes résidant en Fédération Wallonie-Bruxelles, âgé·e·s de 16 à 30 ans, a veillé à être la plus représentative possible de cette population.

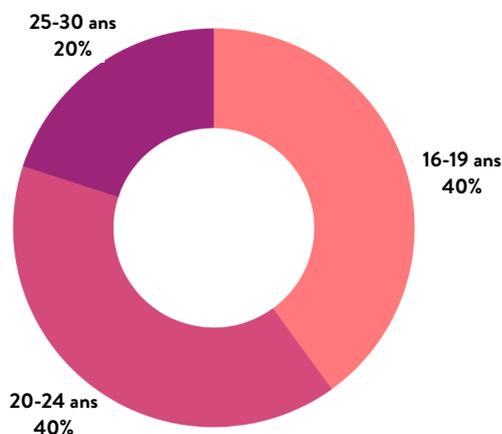
La diffusion de cette enquête sur les réseaux sociaux avait pour titre "Remettons la mobilité internationale sur les rails". Cela a favorisé une participation volontaire (entre autres grâce à un accès aisé à internet et un potentiel intérêt pour les questions de mobilité) et a donc dans un premier temps produit un certain type de réponse. Ce déséquilibre a pu être partiellement compensé par une large diffusion de l'enquête dans diverses écoles de la Fédération Wallonie-Bruxelles, amenant une plus grande variété dans les réponses.

Par ces différents canaux, nous sommes parvenus à récolter **la voix de 1063 jeunes**, 793 via l'enquête complète et 270 via l'enquête flash.

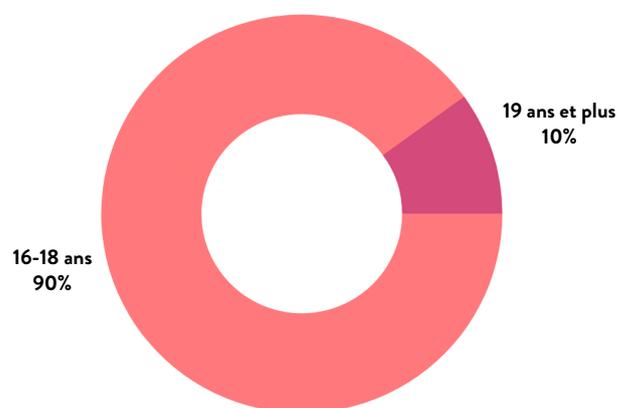
Tout au long de l'analyse, nous traitons les données de l'enquête flash et de l'enquête complète de manière distincte. En effet, les questions étant posées différemment, il nous a semblé plus adéquat d'un point de vue méthodologique de ne pas mélanger les deux groupes⁵.

Les diagrammes ci-dessous permettent de visualiser le profil des répondant·e·s. Y sont représentés dans l'ordre : leur âge, leur répartition géographique par province et puis par distinction ville/campagne, et leur occupation actuelle.

Âge des répondant·e·s à l'enquête complète

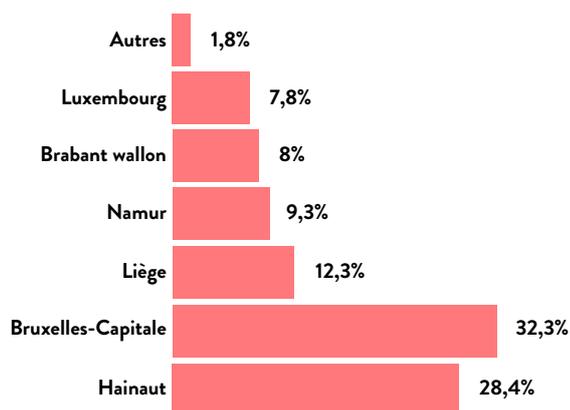


Âge des répondant·e·s à l'enquête flash



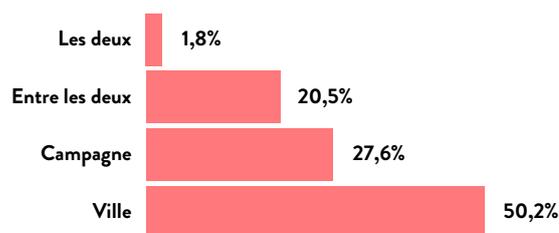
5. À l'exception de la partie "Solutions" pour laquelle enquête flash et enquête complète sont assimilables.

Répartition géographique des répondant·e·s



Les réponses reprises dans la catégorie “Autres” comprennent les répondant·e·s à l’enquête qui résident en France ou en Flandres, mais qui se déplacent à Bruxelles et en Wallonie, notamment dans le cadre de l’école ou du travail.

Répartition des répondant·e·s aux enquêtes entre la campagne et la ville



La catégorie “entre les deux” s’intéresse aux répondant·e·s vivant dans les périphéries vertes des grandes villes et qui ne considèrent donc pas vivre à la campagne mais pas dans la ville non plus.

La catégorie “les deux” reprend les répondant·e·s alternant entre logement en ville et à la campagne, principalement des étudiant·e·s kotant en centre urbain et qui rentrent chez leurs parents le weekend.

Commentaire sur les données socio-démographiques

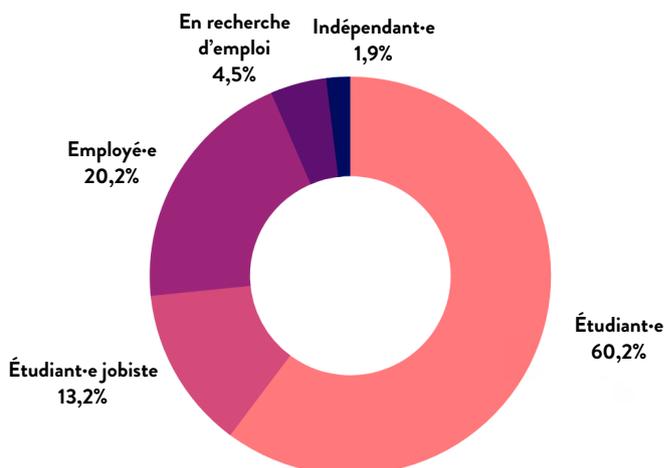
Afin d’enrichir l’analyse⁶, nous avons croisé les résultats de l’enquête complète avec les données socio-démographiques des répondant·e·s. Cette analyse a permis de mettre en évidence 3 grands groupes ayant des profils sociologiques similaires :

- Groupe I : les répondant·e·s âgé·e·s de -19 ans (environ 40% de l’effectif global), qui constituent également une importante majorité de répondant·e·s vivant à la campagne et ayant le statut d’élève ou d’étudiant·e.
- Groupe II : les 20-24 ans (environ 40%), qui habitent principalement en ville ou entre la ville et la campagne, ayant le statut d’étudiant·e.
- Groupe III : les 25+ ans (environ 20%), qui habitent principalement en ville et qui représentent la très large majorité de salarié·e·s ayant répondu à l’enquête.

Enfin, un quatrième groupe se distingue: celui des répondant·e·s à l’enquête flash. Ce groupe est composé d’étudiant·e·s, ayant pour la grande majorité entre 16 et 18 ans, et provenant de la ville et de la campagne.

Ces quatre groupes serviront de base à la suite de notre analyse.

Occupation actuelle des répondant·e·s aux enquêtes



Âge	Groupe I : 16-19 ans	Groupe II : 20-24 ans	Groupe III : 25-30 ans	Enquêtes flash
Lieu de vie	À la campagne	Les deux (ville, campagne)	En ville	Les deux (ville, campagne)
Statut	Élève ou en formation	Étudiant·e ou en formation	Salarié·e (y compris les indépendant·e·s) Autre (ex. en recherche d’emploi)	Élève

6. Cette analyse a été réalisée notamment à l’aide d’un diagramme d’analyse de correspondances multiples (MCA), qui est un outil statistique permettant de visualiser les personnes ayant des profils similaires sur base de leurs réponses aux questions d’un sondage.

LES HABITUDES DES JEUNES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ INTERNATIONALE

Cette section vise à étudier les habitudes des jeunes belges francophones en matière de mobilité à l'international, en comparant leurs habitudes vis-à-vis de différents modes de transport.

Les personnes que nous avons interrogées sont des jeunes qui pour la plupart ont l'habitude de se déplacer à l'international. En effet, **74% voyagent régulièrement à l'étranger** (entre une fois par an (35,2%) et plus d'une fois par an (38,8%)) tandis que les 26% restant voyagent rarement (20,5%) voire jamais (5,5%). Dans les enquêtes flash, ce sont jusqu'à 86% de jeunes interrogé-e-s qui voyagent à l'étranger.

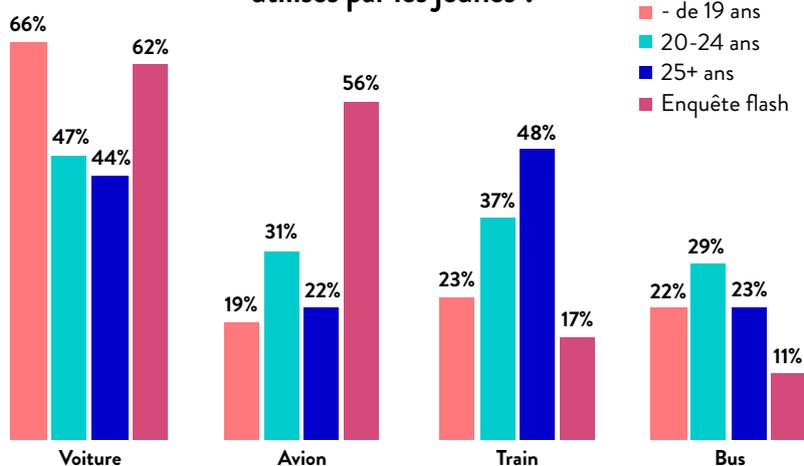
Parmi les personnes ayant répondu « jamais » ou « rarement » à la question ci-dessus, la raison citée par une large majorité est le manque de moyens financiers. Voyager est un luxe que certains ménages ne peuvent tout simplement pas se permettre. L'IWEPS rapporte d'ailleurs qu'en Wallonie, une personne sur 3 vit dans un ménage qui n'a pas les moyens de partir une semaine en vacances au moins une fois par an, et pas nécessairement à l'étranger⁷.

La seconde réponse la plus donnée est le manque de temps, notamment à cause des études ou du travail. Viennent ensuite les répondant-e-s qui n'aiment pas ou ne ressentent pas l'envie de voyager à l'étranger, suivi de ceux et celles qui citent des raisons écologiques, et enfin de ceux et celles qui favorisent les voyages en Belgique.

Nous nous sommes alors posé la question de savoir comment les jeunes qui voyagent se déplacent vers l'étranger. Pour ce faire, nous nous sommes concentré-e-s sur les quatre modes de transport les plus mentionnés par les répondant-e-s, à savoir la voiture (y compris le covoiturage), l'avion, le train et le bus.

L'objectif étant de comprendre quel mode de transport est le plus usité par les différents groupes, ces pourcentages représentent les répondant-e-s ayant déclaré emprunter le mode de transport « fréquemment » et « le plus souvent ».

Quels modes de transport sont les plus utilisés par les jeunes ?



7. Taux de privation matérielle et sociale, IWEPS, 01 septembre 2023, <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/taux-de-privation-materielle-sociale/>, consulté le 15 septembre 2023.

La voiture

La voiture est la modalité qui arrive en tête du classement.

Les -19 ans constituent la population qui utilise le plus la voiture pour se rendre à l'étranger. Près de **70%** déclarent emprunter ce mode de transport de « fréquemment » à « le plus souvent ». Ce chiffre est plus faible pour les trois autres catégories d'âge (de l'ordre de **50%**). Cependant, il convient de noter que les 25+ sont statistiquement plus susceptibles de l'utiliser que les 20-24 ans (sans doute du fait que ce groupe a potentiellement plus de possibilités de disposer d'une voiture individuelle).

Rappelons aussi qu'il y a une forte proportion de personnes habitant à la campagne parmi les -19 ans ayant pris part à l'enquête, ce qui pourrait expliquer cette dépendance plus importante à la voiture. De plus, cette population a une dépendance plus forte aux parents, qui sont plus susceptibles de disposer d'une voiture.

Aujourd'hui, il apparaît que la voiture reste un mode de transport très populaire. Si en 2022, le nombre de voitures en Belgique semble avoir baissé de 1%, il faut souligner que la part des voitures de société dans le parc automobile belge continue elle de grossir et c'est uniquement la part des voitures de particulier·ère·s qui est en baisse⁸. En outre, la mobilité automobile et les politiques d'aide à la propriété ont permis un fort étalement urbain, poussant une partie importante de la population vers des espaces périurbains. Ces espaces sont peu accessibles en transports en commun, amenant les habitant·e·s à dépendre de la voiture. Cette dépendance a également été favorisée par des politiques publiques qui ont démantelé des services de transport public (réduction des fréquences, fermeture de gares en zone rurale, etc.)⁹.

Cela traduit un manque de volonté politique de décourager l'usage de la voiture, qui serait pourtant compatible avec les différents objectifs climatiques et environnementaux européens.

Le bus

Ce moyen de transport est le plus utilisé par les 20-24 ans (**30%** « le plus souvent » et « fréquemment »), suivis par les 25+ (**23%**), les jeunes de -19 ans (**22%**), et loin derrière les répondant·e·s à l'enquête flash (**13%**). Les bus internationaux étant souvent des modes de transport peu coûteux et dont les départs sont organisés au sein des villes, ce résultat est peu étonnant (cf. infra, « critères des jeunes belges francophones »).

À titre d'exemple, en le réservant seulement une semaine à l'avance, un trajet Bruxelles-Paris peut s'effectuer pour 20€ en bus, contre plus d'une centaine d'euro en Thalys¹⁰. L'offre importante est également un argument jouant en leur faveur, puisqu'en moyenne, ce sont 45 bus qui font le trajet Bruxelles-Paris chaque jour !¹¹

L'avion

Les groupes des -19 et des 25+ sont assez similaires du point de vue de l'avion : environ **20%** des répondant·e·s dans chacune de ces catégories d'âge déclarent l'emprunter souvent, contre **60%** qui déclarent l'utiliser rarement. Pour les 20-24 ans, ces chiffres sont respectivement de **30%** et **40%**. C'est la quatrième catégorie, les répondant·e·s de l'enquête flash, qui semble utiliser le plus l'avion, avec **56%**. Si l'utilisation de l'avion a connu une baisse énorme avec le Covid, il a depuis retrouvé sa fréquentation d'avant 2019¹². La rapidité des trajets et les plus grandes distances qu'il permet de parcourir, liées à des prix bien souvent attractifs font de l'avion un moyen de transport qui garde la cote.

Le train

Le train est le mode de transport qui nous intéresse le plus dans le cadre de la présente étude. Ce sont, de loin, les 25+ ans qui l'utilisent le plus : la moitié déclare l'emprunter fréquemment. Ce chiffre tombe légèrement en dessous de **40%** pour les 20-24 ans, et descend à moins de **25%** pour les -19 ans

(un focus particulier sur ces dernier·ère·s nous indique que les utilisateur·rice·s du train sont principalement des jeunes de 17 et 18 ans qui habitent en ville, principalement Bruxelles, Liège et Namur) et **17%** pour les répondant·e·s de l'enquête flash.

Conclusion

Parmi les nombreux modes de déplacement à l'étranger proposés dans cette étude, quatre modes de déplacement semblent se dégager en ce qui concerne les habitudes des jeunes belges francophones.

La voiture est davantage utilisée par des jeunes de -19 ans (seuls **20%** déclarent l'utiliser rarement). Les 20-24 ans sont la population qui utilise le plus le bus et l'avion, tandis que les +25 ans ont une préférence marquée pour le train.

8. Qualité de l'air extérieur : état des lieux, Bruxelles Environnement, 22 août 2023, <https://environnement.brussels/pro/outils-et-donnees/etat-des-lieux-de-lenvironnement/qualite-de-lair-exterieur-etat-des-lieux#caracteristiques-environnementales-du-parc-automobile-bruxellois>, consulté le 15 septembre 2023.

9. Diminuer l'usage de la voiture en ville à tout prix social, Inter-environnement Bruxelles, 2 décembre 2020, <https://www.ieb.be/Diminuer-l-usage-de-la-voiture-en-ville-a-tout-prix-social>, consulté 27 septembre 2023.

10. Plus long mais moins cher, le voyage en bus gagne en popularité, Le Soir, 22 juillet 2022, <https://www.lesoir.be/455609/article/2022-07-22/plus-long-mais-moins-cher-le-voyage-en-bus-gagne-en-popularite>, consulté le 14 juillet 2023.

11. Ibid.

12. Pour voyager "zéro carbone", il faut du temps ou de l'argent, Le Soir, 17 avril 2023, <https://www.lesoir.be/507796/article/2023-04-17/pour-voyager-zero-carbone-il-faut-du-temps-ou-de-largent>, consulté le 29 juin 2023.

LES CRITÈRES DE VOYAGE DES JEUNES

Cette section vise à établir, selon le groupe socio-démographique, les critères de voyage qui sont importants pour les jeunes francophones.

À nouveau, nous avons restreint le cadre d'analyse initialement proposé aux critères suivants: le prix, la durée du voyage, la sécurité du mode de transport, le confort conféré par celui-ci, la simplicité du trajet (en la regroupant avec la simplicité administrative), et le critère environnemental.

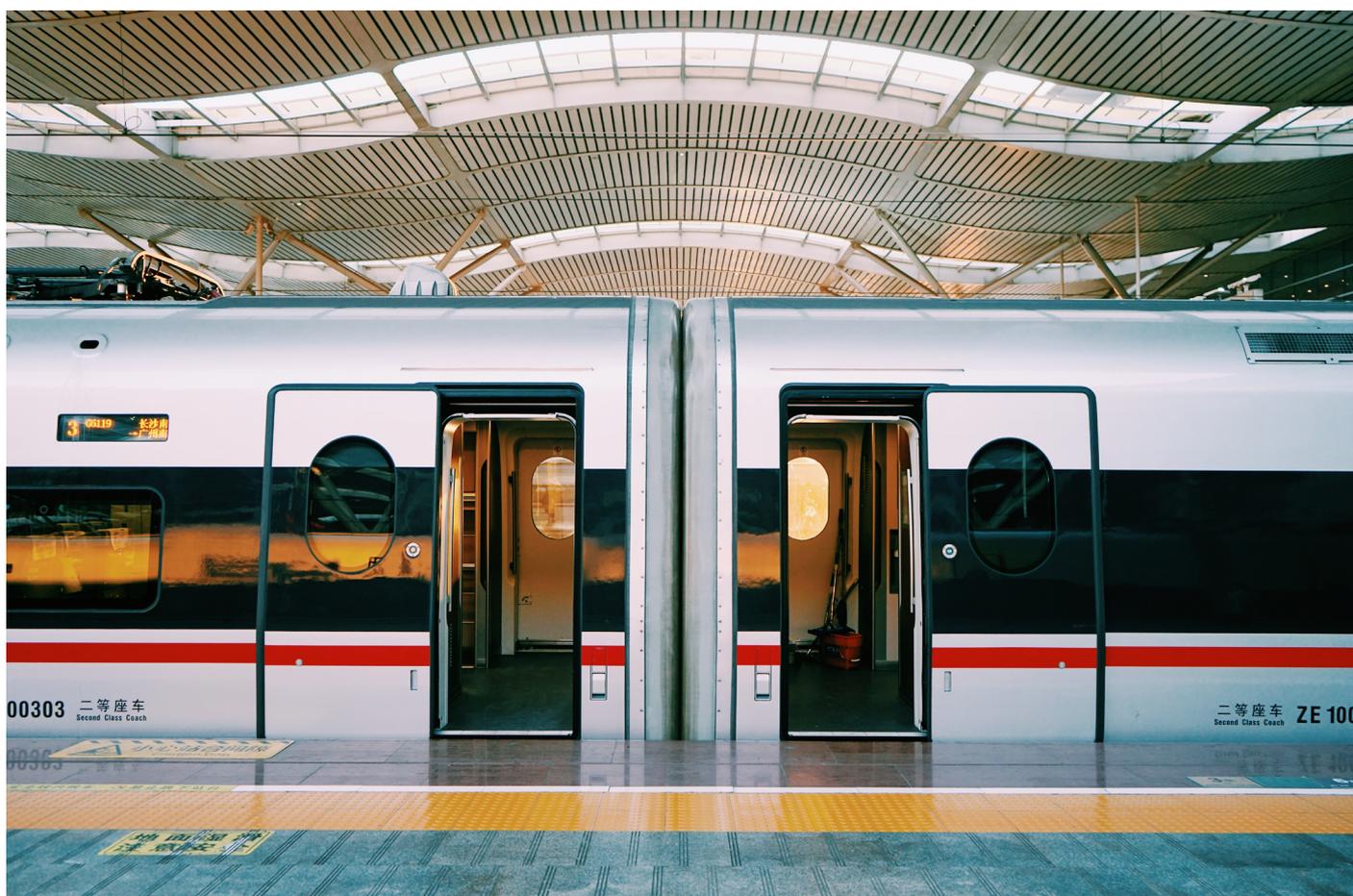
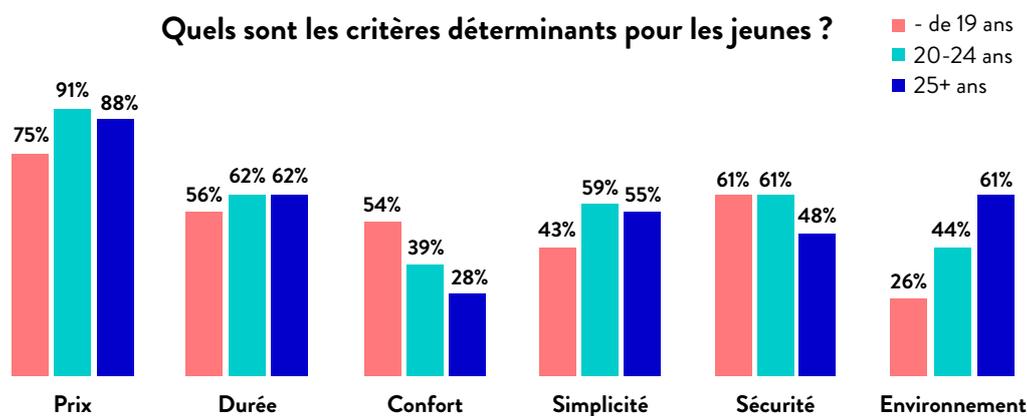
Enfin, **la fréquence et la disponibilité de l'information** sur les offres sont considérées comme peu ou pas importants par une majorité de jeunes sondé·e·s (74% et 58% respectivement).

Qu'est-ce qu'on entend par...

Le **critère le plus important** : c'est le critère qu'un·e jeune considère comme numéro un dans sa liste de priorité ;

Un **critère déterminant** : c'est un critère qui entre en ligne de compte dans le choix de mode de transport, mais qui n'est pas nécessairement la priorité numéro une.

Quels sont les critères déterminants pour les jeunes ?



Le prix du voyage

Ce critère est, de loin et pour l'ensemble des groupes socio-démographiques, le premier critère le plus important pour près de **50%** des jeunes. Chiffre qui monte même jusqu'à près de **85%** si on y ajoute les répondant-e-s qui considèrent ce critère comme «déterminant». Il est jugé par environ **90%** des répondant-e-s des +20 ans comme un critère déterminant, et ce chiffre tombe à **75%** pour les -19 ans.

La durée du voyage

Dans ce cas, les groupes sont très homogènes entre eux, et ce critère est perçu comme déterminant par plus de **40%** des répondant-e-s et comme un des critères les plus importants par plus de **17%**.

La sécurité et le confort

La sécurité semble un critère important aux yeux des jeunes qui le déclarent comme très important ou déterminant à **63%**. Dans le détail, ce pourcentage atteint **60%** pour les -25 ans et près de **50%** pour les 25+. On remarque ici une forte disparité des réponses selon le genre: tous âges confondus, **70%** des répondant-e-s considérant la sécurité comme un critère déterminant sont des femmes.

Le confort est considéré comme important par près de **55%** des -19, **40%** des 20-24 et moins de **30%** des +25. Ainsi, le confort ne semble pas déterminant pour une majorité de jeunes de plus de 20 ans, tandis qu'il le devient pour les jeunes d'un âge inférieur.

QUE PENSE LA JEUNESSE DU TRAIN COMME MODE DE TRANSPORT ?

Dans un premier temps, nous avons sondé les jeunes sur la question de leur perception concernant la durabilité du train, et de leur souhait d'emprunter ce mode de transport plus fréquemment.

Le train est perçu comme un mode de déplacement «durable» par une large majorité (**85%**) de répondant-e-s. À la question « Souhaites-tu utiliser davantage le train pour voyager à l'étranger ? », une large majorité de participant-e-s (**77%**) répond affirmativement.

Il y a une forte corrélation entre les personnes ayant répondu percevoir le train comme « durable » et celles exprimant leur souhait d'utiliser davantage ce mode de transport. L'inverse est vrai également : la minorité de personnes qui ne considère pas le train comme « durable » ne souhaite pas l'utiliser davantage.

La simplicité du trajet

La simplicité du trajet (par exemple: un nombre de correspondances restreint, une facilité de réservation et de planification de l'itinéraire, etc.) est un critère important pour plus de **50%** des répondant-e-s. Elle est perçue comme déterminante par près de **60%** des jeunes de 20 ans et plus, et par plus de **40%** des jeunes de -19 ans.

L'environnement

On observe une assez forte disparité entre les trois groupes socio-démographiques concernant le critère environnemental. Alors que **60%** des jeunes de 25+ ans perçoivent ce critère comme déterminant, ce chiffre descend à **45%** pour les 20-24 ans, et à seulement **25%** pour les jeunes de -19 ans. En tout, **40%** estiment que la valeur est importante ou très importante.

Les réponses des 20+ ans sont assez homogènes et une très large majorité (**90%**) aimerait davantage prendre le train. Ce chiffre est sensiblement moins élevé pour les -19 ans (**60%**). On remarque toutefois que les jeunes ont une réelle volonté de voyager plus durablement. Pourtant, le critère environnemental ne semble pas perçu comme déterminant par une aussi large majorité.

Bien que positifs, ces résultats soulignent l'importance d'informer davantage sur les coûts environnementaux des voyages, et de donner les outils de comparaison d'un voyage en avion et en train.

Parmi les différents modes de transport qui permettent de voyager à travers le continent européen, le transport routier (voitures, camions), la navigation et l'aviation sont les plus polluants. Les émissions liées à l'aviation internationale ont par ailleurs augmenté de 146% entre 1990 et 2019¹³. Le transport ferroviaire, en revanche, est responsable de 0.4% des émissions totales liées au transport dans l'Union européenne (UE), un chiffre radicalement en dessous des autres modes de transport.

Le train apparaît comme une solution permettant de réduire drastiquement les émissions : en termes d'équivalents CO2 par km et par passager¹⁴, c'est de loin le mode de transport le moins polluant.

Mode de transport	g éq. CO2 par km et par passager
TGV	2,4
Train régional	30
Voiture (5 personnes)	44
Avion	178
Voiture (1 personne)	218

Empreinte carbone de différents modes de transport (source : ADEME¹⁵).

Face à tous ces constats, l'UE a mis en place une stratégie de mobilité à basses émissions depuis 2016¹⁶. En 2020, elle a présenté sa stratégie de mobilité durable et intelligente, et elle a fait de 2021 l'année européenne du rail afin de mettre le train à l'honneur en vue d'atteindre l'objectif de neutralité en 2050¹⁷. Tout récemment, la Commission a renforcé les droits des voyageurs ferroviaires en imposant des conditions d'indemnisation ambitieuses aux compagnies ferroviaires en cas de retard ou d'annulation¹⁸. Il apparaît clairement que le rail prend une importance de plus en plus considérable dans les pays de l'UE, parce qu'il permet d'allier rapidité des déplacements, confort et empreinte environnementale limitée.

Malgré ces initiatives, les jeunes ne voyagent pas ou peu en train, alors qu'ils-elles le considèrent comme un moyen de transport durable et souhaiteraient l'utiliser davantage. Pour mieux comprendre cette contradiction, il est intéressant de se pencher sur les obstacles à l'utilisation du train vers l'international.

Le rail prend une importance de plus en plus considérable dans les pays de l'UE, parce qu'il permet d'allier rapidité des déplacements, confort et empreinte environnementale limitée.



13. Répartition sectorielle des émissions de CO2 dans le monde, Ministère de la la transition écologique, France, 2021, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat/7-repartition-sectorielle-des-emissions-de>, consulté le 27 septembre 2023.

14. Les équivalents CO2 sont un indicateur qui permet de rassembler les pouvoirs de réchauffement du CO2 ainsi que d'autres gaz polluants comme le méthane (CH4) ou l'oxyde nitreux (N2O). C'est un chiffre qui permet d'évaluer la contribution des différents gaz émis par une activité humaine au réchauffement global.

15. Calculer les émissions de carbone de vos trajets, Agence de la transition écologique, France, 5 octobre 2020, <https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/depacements/calculer-emissions-carbone-trajets>, consulté le 27 septembre 2023.

16. Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions, Commission européenne, 20 juillet 2016 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0501&from=RO>, consulté le 9 août 2023.

17. 2021, année européenne du rail, Parlement européen, 12 janvier 2021, <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/eu-affairs/20210107STO95106/2021-annee-europeenne-du-rail>, consulté le 9 août 2023.

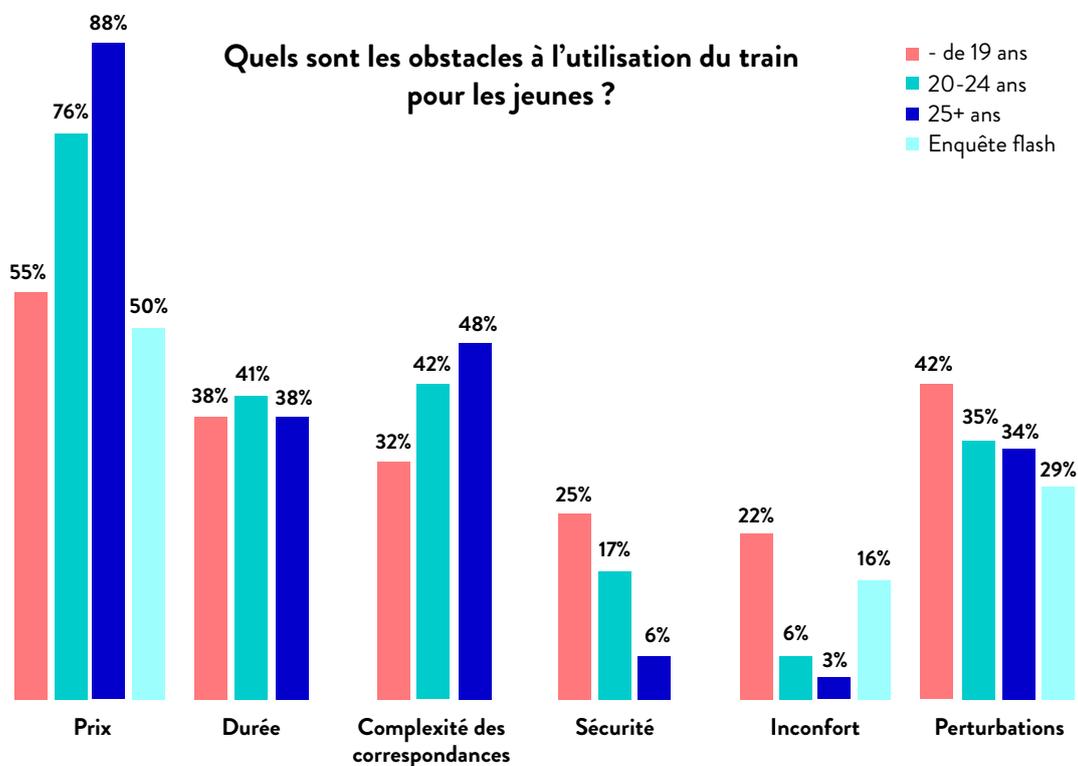
18. Les droits des passagers ferroviaires renforcés, L'Echo, 9 juin 2023, <https://fr.euronews.com/voyages/2023/06/09/indemnisations-correspondances-voici-vos-nouveaux-droits-en-voyageant-en-train>, consulté le 27 septembre 2023.

LES OBSTACLES À L'UTILISATION DU TRAIN

Parmi les obstacles à l'utilisation du train, nous en avons sélectionné six afin de les confronter autant que possible aux critères mentionnés par les jeunes.

De manière globale, le prix est cité en premier lieu comme barrière aux voyages ferroviaires par **70%** des répondant-e-s. Viennent ensuite les mauvaises correspondances (**40%**), la durée du trajet (**39%**) et les perturbations sur le réseau (**37%**).

Dans l'enquête flash, trois obstacles ont été mis en avant par les répondant-e-s: **50%** jugent que le prix est un problème, **30%** citent un problème d'organisation, notamment en terme d'espace dans les trains (**54,32%**) et d'annulations (**15%**), et enfin, **24%** mettent en avant les retards.



Le prix du train

Là où le prix constitue un critère de premier plan dans le choix du mode de transport, celui-ci constitue un des obstacles principaux à l'utilisation du train pour une grande majorité des répondant-e-s. Cependant, la répartition entre les trois groupes est moins homogène. Alors que **85%** parmi l'ensemble des répondant-e-s considèrent le critère du prix comme déterminant, seulement **55%** des -19 ans perçoivent le prix comme un obstacle à l'utilisation du train, et **50%** des répondant-e-s de l'enquête flash. Ce chiffre monte à **76%** pour les 20-24 ans, et à **88%** pour les 25+ ans.

De manière générale, le prix du train apparaît trop élevé. Néanmoins, la disparité entre les groupes de la perception du prix «juste» du train est interpellante, et nous tentons ici de résumer nos réflexions. Le groupe des -19 ans a montré ne pas souvent prendre le train, et est probablement plus dépendant des parents, ce qui expliquerait une perception différente du prix du train. Au contraire, les 25+ ans ont typiquement l'âge auquel les cartes de réduction arrivent à échéance (ex. Go pass), ce qui pourrait expliquer ce découragement plus important face au prix du train.

Il semble donc nécessaire d'élargir les conditions d'accès aux tarifs avantageux. Rappelons ici que la jeunesse ne s'arrête pas à 26 ans, contrairement au tarif jeune.

Si le coût est le premier obstacle à l'utilisation du train, il est donc aussi le premier levier sur lequel agir afin d'inverser la tendance. **Le billet de train doit être davantage accessible à tou-te-s les jeunes et doit permettre à chacun et chacune de se déplacer à l'international.** À ce titre, la team mobilité se réjouit de l'initiative de la Commission européenne qui permet aux jeunes de 18 ans de recevoir un interrail¹⁹.

Rappelons ici que près de **25%** des répondant-e-s ne voyagent pas ou rarement, et ce pour la plupart à cause des coûts liés aux voyages. **Les mesures prises ne doivent pas uniquement permettre aux personnes déjà mobiles de faciliter leur mobilité, elles doivent également - et c'est primordial - permettre à des jeunes qui n'ont pas l'occasion de voyager de pouvoir le faire.**

19. Voyages: 35.000 pass vont être distribués aux jeunes de 18 ans pour découvrir l'Europe, Le Soir, 12 septembre 2022, <https://www.lesoir.be/464937/article/2022-09-12/voyages-35000-pass-vont-etre-distribues-aux-jeunes-de-18-ans-pour-decouvrir>, consulté le 25 juin 2023.

Dans les commentaires laissés par les jeunes sondé·e·s, le prix du train est souvent comparé à celui de l'avion, considéré comme bien plus attractif. Les jeunes voudraient que cette tendance soit inversée afin qu'il y ait un réel incitant à prendre le train.

De manière générale, il est important que les prix puissent davantage refléter leurs impacts négatifs sur la santé et l'environnement.

Il semble peu logique que l'avion, malgré ses coûts environnementaux énormes, reste financièrement plus attractif que le train.

Récemment, une étude du groupe européen Transport & Environnement estime que la Belgique a perdu 700 millions d'euros en 2022, à cause des nombreuses exemptions dont bénéficie le secteur aérien. Autant d'argent qui mériterait d'être investi dans le rail, les trains de nuit et les gares²⁰.

La durée du voyage en train

La durée suit une répartition assez homogène entre les groupes et est perçue par environ **40%** de l'ensemble des répondant·e·s comme un obstacle. Ces résultats sont en concordance avec ceux de la question « durée » sur les critères intervenant dans le choix du mode de déplacement.

Les correspondances et la complexité administrative

Nous avons rassemblé les problèmes que peuvent poser les correspondances et la complexité administrative liée aux voyages en train (qui apparaît principalement lors de correspondances, et qui s'accroît lors de la combinaison de plusieurs compagnies ferroviaires).

Les correspondances (et le risque de les manquer!) semble un obstacle important, principalement pour les 25+ ans: près de la moitié les voit comme un obstacle. Ce chiffre est plus faible pour les 20-24 ans (**40%** environ), et encore plus faible pour les -19 ans (environ **30%**). L'organisation d'un voyage en train peut aussi paraître complexe: bien souvent, il est nécessaire de passer par différents sites pour réserver un voyage, chaque compagnie ferroviaire gérant ses réservations sur son propre territoire. S'assurer d'avoir des correspondances adéquates peut s'avérer un casse-tête. De plus, si une personne vient à manquer une correspondance suite au retard de son train précédent, elle risque de ne pas être dédommée si les deux trains ne sont pas de la même compagnie.

L'insécurité dans les trains et dans les gares

L'insécurité ne semble pas un obstacle majeur : seul un quart des répondant·e·s de -19 ans la voient comme tel, contre **17%** chez les 20-24 ans et seulement **6%** chez les 25+ ans. Cela est en accord avec les critères de voyage mentionnés plus haut, où la sécurité prenait le plus d'importance chez les jeunes de -19 ans. Il apparaît dès lors, vu la différence de pourcentage entre les critères et l'obstacle, que le train est plutôt perçu comme un mode de transport sûr de manière générale.

Toutefois, ces chiffres méritent d'être analysés sous le prisme du genre. En effet, **80%** des répondant·e·s considérant l'insécurité dans les gares comme un obstacle sont des femmes. Dans une enquête réalisée en France, une femme sur deux déclarait se sentir en insécurité dans les transports en commun²¹. Une série de comportements masculins sont décrits comme responsables de ce sentiment: « invasion territoriale, intrusion par le regard, commentaires verbaux sur l'apparence physique ou contacts physiques »²². Au Japon, le gouvernement a pris des mesures radicales pour lutter contre ces agressions dans les transports : depuis 2005, certaines voitures sont réservés exclusivement aux femmes²³.

80% des répondant·e·s considérant l'insécurité dans les gares comme un obstacle sont des femmes.

20. Every hour European governments lose out on €4 million in aviation taxes, Transport & Environment, 12 juillet 2023, <https://www.transportenvironment.org/discover/every-hour-european-governments-lose-out-on-e4-million-in-aviation-taxes/>, consulté le 27 septembre 2023.

21. Une femme sur deux ressent de l'insécurité dans les transports en commun (France), RTBF, 30 janvier 2018, <https://www.rtbf.be/article/une-femme-sur-deux-ressent-de-l-insecurite-dans-les-transports-en-commun-france-9825471>, consulté le 31 août 2023.

22. Le vécu des femmes dans les transports collectifs, Université Gustave Eiffel, <https://www.univ-gustave-eiffel.fr/>, consulté le 31 août 2023.

23. Comment le Japon assure la sécurité des femmes dans les transports en commun ?, 28 novembre 2022, <https://www.europe1.fr/international/comment-le-japon-assure-la-securite-des-femmes-dans-les-transports-en-commun-4150716>, consulté le 31 août 2023.



En 2020, dans le cadre du plan “Droits des Femmes” soumis par la Ministre Linard, le Forum des Jeunes a mené une enquête ayant récolté 5177 commentaires, dont certains portent sur la mobilité. Une personne témoigne :

“Un jour quand j’ai repris un transport en commun pour rentrer chez moi tard, j’étais presque seule dans le bus. Un homme m’a fixée pendant tout le trajet, s’est arrêté à mon arrêt et m’a suivie en me disant que ce n’était pas prudent d’être seule à cette heure-ci et qu’il proposait de m’accompagner. Et qu’en récompense de sa «bonne action», je pourrais le remercier avec une petite « gâterie ».”

Aucun contexte ne semble donc sûr, la menace pèse sur tous les lieux qu’une jeune femme peut fréquenter au cours de sa vie et même le long d’une seule journée. Et si les femmes choisissent les transports en commun, elles ne sont toujours pas épargnées, souvent sous le regard de passagers indifférents.²⁴

Il semble donc essentiel de pouvoir aussi assurer la sécurité du transport ferroviaire afin que les femmes, mais également le reste de la population, puissent en profiter en toute sérénité.

L’inconfort dans les trains

L’inconfort des trains ne semble pas un obstacle déterminant pour les répondant·e·s. On observe cependant que **22%** des -19 ans le mentionnent comme tel (contre environ **5%** pour les deux autres groupes). Ceci est cohérent avec les critères de sélection : le confort était perçu comme important par une majorité de répondant·e·s de -19 ans. Cependant, la différence de pourcentage laisse penser que de manière générale, le train est perçu comme un mode de transport confortable dans son ensemble.

Les perturbations sur le réseau

Les perturbations sur le réseau peuvent entraîner une augmentation de la durée du trajet, un potentiel manque de correspondances, et un inconfort. Elles sont à relier aux obstacles précédemment traités. Les ordres de grandeur sont d’ailleurs cohérents: **35%** des 20 ans et plus perçoivent les perturbations comme un obstacle, et ce chiffre monte à **40%** pour les -19 ans.

Les perturbations sur le réseau peuvent entraîner une augmentation de la durée du trajet, un potentiel manque de correspondances, et un inconfort.

Confrontations et conclusions

Si les habitudes des jeunes sont parfois incohérentes avec leurs souhaits, c’est parce qu’il existe plusieurs obstacles qui s’opposent aux critères déterminants à leurs yeux.

Si on se focalise sur le groupe des 20-24 ans, le critère environnemental apparaît cinquième de la liste, derrière le prix, la durée, la simplicité et la sécurité par ordre d’importance.

Or, le prix, la durée et la simplicité sont précisément cités par une large part des 20-24 ans comme des obstacles à l’utilisation du train. Il n’est dès lors pas étonnant qu’ils-elles veuillent se tourner parfois vers des modes de transport moins écologiquement vertueux, mais qui répondent davantage à leurs critères.

Une analyse similaire peut être menée pour les 25+, chez qui les seuls critères vraiment importants semblent le prix et la durée; et chez les -19 ans pour qui le critère environnemental arrive loin derrière une ribambelle d’autres critères (prix, sécurité, durée, confort, simplicité).

Cela nous donne également des pistes de réflexion et d’action sur les axes à travailler. D’abord, une focalisation sur le prix. Ensuite, sur la qualité du service, à commencer par des infrastructures de qualité, des réservations aisées, et des durées de trajet réduites. Ces solutions, proposées par les jeunes sondé·e·s, sont présentées à la section suivante.

24. Mémoire “Droits des Femmes”, Forum des Jeunes, 2020. ([Lien vers le mémoire](#))

LES SOLUTIONS ENVISAGÉES PAR LES JEUNES

En conclusion de l'enquête, nous avons laissé l'occasion aux jeunes répondant·e·s d'être force de proposition et de suggérer des solutions pour rendre le train plus attractif. Les aspects les plus mentionnés sont le prix, l'offre de trains et le confort dans les trains.

Le prix

Compte tenu de l'importance du prix comme critère déterminant dans le choix du mode de transport, et à la fois donc comme obstacle à l'utilisation du train vers l'étranger, il n'est pas étonnant qu'il soit également mentionné par près de **50%** des répondant·e·s comme première piste de solution.

Une partie (près de **10%**) indique par ailleurs qu'il est essentiel de pouvoir diminuer le prix des trains vers l'international pour le rendre plus attractif par rapport à l'avion ou à la voiture. Plusieurs insistent également sur la nécessité de taxer le kérosène utilisé pour le transport international.

Une majorité des jeunes consulté·e·s estiment que les prix doivent être un levier d'action pour rendre le train plus accessible pour tou·te·s.

En juillet 2023, Greenpeace a publié une étude²⁵ sur les prix des tickets de train en les comparant à ceux de l'avion. Il en ressort que pour une majorité des trajets analysés (79 sur 112 routes), l'avion est moins coûteux que le train. En moyenne, il faut s'attendre à payer deux fois plus cher pour un ticket de train que pour un ticket d'avion. La Belgique fait partie des pires élèves européens en la matière puisque la moyenne belge monte même jusqu'à 2,6 fois plus cher.

Prix économique versus prix environnemental

Les chiffres de cette enquête sont particulièrement parlants. Pour 6 des 10 trajets analysés depuis Bruxelles, l'avion est grandement moins cher que le train.

Sur la ligne Bruxelles-Londres, une dizaine de trains circulent par jour et font la connexion en moins de deux heures. Ce trajet est environ 92% moins polluant que son alternative aérienne, mais surtout 2 fois plus cher.

Madrid-Bruxelles est la connexion aérienne court-courrier la plus utilisée pour la Belgique mais aussi la plus chère, puisque le ticket de train est 7,6 fois plus cher que le billet d'avion.

Hambourg-Bruxelles est le seul trajet qui est financièrement plus intéressant en train.

Du low cost oui, mais surtout de la comm'

Les compagnies aériennes mènent en général des campagnes publicitaires mettant en avant leurs prix cassés pour des destinations de rêve. Les publicités présentant des vols de compagnies *low cost* à 5€ sont visibles partout. Pourtant, cela est loin du prix moyen réel payé par les client·e·s et en réalité, peu de personnes bénéficient de ces prix cassés²⁶. La communication via la publicité joue donc un rôle clef dans le choix du mode de transport.

Dans notre enquête, près de **8%** des répondant·e·s suggèrent par ailleurs d'améliorer la communication autour des voyages en train. En effet, des jeunes proposent d'augmenter la visibilité, en développant par exemple plus de campagnes publicitaires sur les destinations accessibles en train.

Prendre le train, c'est la classe !

Les réseaux sociaux sont un des canaux les plus utilisés par les jeunes pour trouver de l'information, particulièrement en matière d'environnement et de changements climatiques²⁷. Et en 2022, à la suite de la popularisation du *flygskam* ou la « honte de prendre l'avion » sur les réseaux sociaux, émergeait le *tagskyrt* ou la « fierté de prendre le train »²⁸. Ce terme suédois est utilisé pour revendiquer sur Twitter ou encore Instagram sa fierté d'avoir choisi le train comme mode de transport. Une façon pour la jeunesse de montrer que se déplacer de manière respectueuse de l'environnement, c'est plutôt cool.

25. Report: Ticket prices of planes vs. trains – A Europe-wide Analysis, Greenpeace, juillet 2023, <https://greenpeace.at/uploads/2023/07/report-ticket-prices-of-planes-vs-trains-in-europe.pdf>, consulté le 09 octobre 2023.

26. Prix des transports : ce n'est pas le train qui est trop cher, c'est l'avion qui est trop avantage, RTBF, 20 février 2019, <https://www.rtb.be/article/prix-des-transports-ce-n-est-pas-le-train-qui-est-trop-cher-c-est-l-avion-qui-est-trop-avantage-10150686>, consulté le 7 septembre 2023.

27. Avis officiel "L'Éducation en question : quelle place pour l'environnement?" (2023) ([lien vers l'avis](#))

28. Le train-bragging ou quand les voyageurs se vantent de prendre le train, RTBF, 23 août 2022, <https://www.rtb.be/article/le-train-bragging-ou-quand-les-voyageurs-se-vantent-de-prendre-le-train-11052565>, consulté le 14 août 2023.

Voyage en train : qu'es-ce que la tendance du train-bragging, ou tagskyrt ?, Geo magazine, 26 octobre 2022, <https://www.geo.fr/voyage/voyage-en-train-quest-ce-que-la-tendance-du-train-bragging-ou-tagskyrt-211458>, consulté le 14 août 2023.

Des trains pas toujours à grande vitesse

L'enquête a notamment mis en évidence que la durée des trajets est un aspect particulièrement important dans le choix d'utilisation du mode de transport (65%).

Par ailleurs, parmi les autres pistes de solution mentionnées par les répondant·e·s, environ 11% des jeunes interrogé·e·s estiment que **les infrastructures ferroviaires doivent être améliorées**. 40% d'entre eux·elles considèrent qu'il faut améliorer la vitesse des trajets en train. En outre, 7% des répondant·e·s pensent que le train peut devenir plus attractif si l'on diminue les retards et les annulations.

Et si on voyageait autrement ?

Depuis l'introduction de cet avis, nous parlons de voyage. Mais qu'est-ce qui fait les caractéristiques d'un voyage ? Trop souvent, dans nos imaginaires, voyager rime avec palmiers et sable fin. Bien que la pandémie et ses confinements aient conduit à une réflexion sur le voyage, ce travail doit être continué et facilité.

Le *slow travel* est le nom que l'on donne au mouvement qui s'efforce de repenser le voyage, en privilégiant des modes de déplacement plus durables et qui considère que le déplacement fait partie intégrante du voyage.

Pour favoriser ce style de voyage plus local et plus durable, différentes mesures peuvent être prises. Tout d'abord, il faut reconnaître le rôle clef de la publicité dans la création de nos envies. Les promotions des compagnies aériennes pour des voyages à l'autre bout du monde n'ont plus leur place dans nos espaces publics. À leur place, les possibilités de voyage en train méritent d'être davantage mises en avant. Les envies se créent aussi dans les modèles et les expériences. Les voyages collectifs comme les voyages rhéto, les camps scouts, etc. doivent aussi servir d'exemple en proposant des voyages plus durables et en éduquant à ce choix.

L'offre

Le deuxième aspect le plus mentionné par les répondant·e·s (27%) pour rendre le train plus attractif est l'amélioration de l'offre. Cela comprend l'augmentation de la fréquence des trains, l'adaptation des horaires, une plus grande offre de destinations longue distance et l'introduction de davantage de trains de nuit.

Depuis quelques années, les trains de nuit reliant de grandes villes européennes font leur retour, après leur disparition à la suite de l'avènement des vols *low cost*. En mai 2023 était lancé le Good Night Train de European Sleeper qui établit la connexion Bruxelles - Berlin en 12 heures de trajet. Ce projet a été lancé par une entreprise néerlandaise sans aucun soutien initial des États. Et l'entreprise ne veut pas s'arrêter là puisqu'elle souhaite prolonger la ligne jusqu'à Prague, et créer une nouvelle ligne reliant Bruxelles à Barcelone²⁹.

Ce projet est soutenu par la Commission européenne dans le cadre du Green Deal. La Commission a également annoncé au début de l'année 2023 son soutien à 10 projets pilotes visant à développer ou améliorer les connexions ferroviaires transfrontalières. L'objectif est de mieux connecter les grandes villes européennes par le rail³⁰.

Cette offre doit être accompagnée d'une information adéquate qui renseigne sur les possibilités de voyage, afin de faire connaître au plus grand nombre les possibilités d'évasion qu'offre le train.

Enfin, rappelons que la simplicité du trajet est un critère déterminant pour 41% des répondant·e·s. Dès lors, les différentes démarches liées à la réservation de ces trains doivent être simplifiées. Cela pourrait être fait par la création d'une plateforme unique (dans la même lignée que Skyscanner pour le transport aérien), qui permettrait de composer et comparer facilement des trajets en train.

29. Le train de nuit qui pourrait changer l'Europe, Courrier international, 05 juin 2023, <https://www.courrierinternational.com/article/transports-le-train-de-nuit-qui-pourrait-changer-l-europe>, consulté le 21 septembre 2023.

30. Connecter l'Europe par le train : 10 services pilotes de l'UE pour stimuler le transport ferroviaire transfrontalier, Commission européenne, 31 janvier 2023, https://france.representation.ec.europa.eu/informations/connecter-leurope-par-le-train-10-services-pilotes-de-lue-pour-stimuler-le-transport-ferroviaire-2023-01-31_fr, consulté le 21 septembre 2023.

Le confort

La troisième piste de solution la plus évoquée par les répondant·e·s (près de **22%**) est l'**amélioration du confort dans les trains**.

Parmi eux·elles, **21%** suggèrent d'améliorer l'agencement de l'espace dans les trains, et plus particulièrement d'augmenter le nombre de places assises.

Par comparaison avec les avantages de l'avion et de la voiture, près de **16%** proposent d'introduire diverses formes de divertissement, telles que mettre de la musique, proposer une sélection de films, ou encore des jeux. L'objectif est que le trajet en train puisse sembler moins long. En effet, pour **40%** des répondant·e·s, la durée du trajet est considérée comme un obstacle à l'utilisation du train vers l'étranger.

De plus, près de **13%** estiment qu'il faut améliorer le réseau dans les trains, voire proposer du wifi gratuit. Cela permettrait de répondre à la demande précédente, à savoir accéder à des films, musique et jeux sur son ordinateur ou smartphone personnel, et même de travailler.

Autres pistes de solution évoquées

Concernant l'accessibilité, citée dans les solutions par **4,6%** des répondant·e·s, une attention particulière doit y être portée afin de rendre les transports utilisables par tous et toutes, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. Depuis plusieurs années, Unia - Centre pour l'égalité des chances en Belgique - dénonce le **manque d'accessibilité des infrastructures ferroviaires pour les personnes en situation de handicap**³¹. Selon une récente étude, c'est même un·e voyageur·euse sur quatre qui rencontre des problèmes d'accessibilité lors de ses voyages en train³². Il est donc plus que temps que des investissements soient réalisés afin que les gares et les trains soient accessibles à tous et toutes, et ne représentent plus un obstacle à leur utilisation.

Enfin, une dernière piste de solutions évoquée par les répondant·e·s concerne les retards et annulations (**7%**). Prenant exemple sur les dernières mesures prises en France, les voyageur·euse·s doivent être davantage protégé·e·s en cas de soucis avec un de leurs trains: nous pensons ici à d'éventuels remboursements, mais aussi à une prise en charge en cas de nuits qui devraient être passées dans des gares.



31. L'accessibilité des infrastructures et équipements de la SNCB pour les personnes en situation de handicap, UNIA, 2 mars 2021, <https://www.unia.be/fr/legislation-et-recommandations/recommandations-dunia/laccessibilite-des-infrastructures-et-equipements-de-la-sncb-pour-les-perso>, consulté le 14 juillet 2023.

32. L'accès aux trains pose problème à un voyageur sur quatre: "À Anderlecht on peut accéder aux quais, mais pas monter à bord...», La Libre, 25 janvier 2023, <https://www.lalibre.be/belgique/2023/01/25/laces-aux-trains-pose-probleme-a-un-voyageur-sur-quatre-a-anderlecht-on-peut-acceder-aux-quais-mais-pas-monter-a-bord-VVUTZWRWDZHDG437LOOVF3BU/>, consulté le 14 juillet 2023.

CONCLUSION

Il ressort de notre enquête que les jeunes constituent un public qui pour une large majorité voyage à l'étranger. Parmi ceux et celles qui ne voyagent pas, une grande partie cite le prix comme principal responsable. Les voyages se font majoritairement en voiture, et dans une moindre mesure en bus, en avion et en train. Différents critères guident les choix des jeunes en matière de mobilité. Arrivant en tête, le prix est déterminant pour plus de la moitié des jeunes interrogé·e·s, suivi de la sécurité, de la durée et de la simplicité du trajet.

Le train est par ailleurs perçu comme un moyen de transport durable, et de nombreux·ses jeunes ont exprimé leur envie d'utiliser davantage cette modalité de transport. Cependant de (trop) nombreux obstacles bloquent encore son utilisation : le prix principalement, mais également la durée et les correspondances.

Les jeunes montrent donc une réelle envie de voyager davantage en train. L'obstacle - mais également la solution - à lever afin d'encourager la jeunesse (mais sans doute pas uniquement) à utiliser davantage ce moyen de transport est très clairement le prix. C'est en utilisant ce levier que les politiques pourront avoir un impact sur les habitudes en termes de mobilité des jeunes, et permettre à un plus grand nombre de jeunes de voyager à l'étranger si tel est leur souhait et ce, de façon durable.

Dans l'enquête de l'ObSoCo, 81%³³ des jeunes se disent prêt·e·s à changer leurs pratiques de voyage par souci environnemental, ou le font déjà. **La volonté de changer est donc là, il faut maintenant que les gouvernements s'en saisissent.**

Pour le Forum des Jeunes, les coûts environnementaux des déplacements doivent être davantage reflétés dans les prix payés par les consommateur·rice·s. L'avion ne peut plus bénéficier des nombreuses exonérations fiscales dont il profite aujourd'hui. Le train doit pouvoir être un réel concurrent en termes de prix et d'offre. Pour cela, une coopération au niveau européen est nécessaire.

À côté des mesures tarifaires, d'autres mesures axées sur l'accessibilité, la facilité des démarches, et la sécurité doivent également être prises pour remédier aux obstacles à l'utilisation du train.

Enfin, il est essentiel de changer les narratifs pour repenser notre manière de voyager et pour ouvrir d'autres imaginaires, où les city-trips en avion sont remplacés par des aventures dans nos régions.

C'est ainsi que le train pourra devenir la colonne vertébrale de nos déplacements à l'échelle nationale et internationale.

33. Baromètre des pratiques de voyage des jeunes, L'ObSoCo, 15 février 2022, <https://lobsoco.com/barometre-des-pratiques-de-voyage-des-jeunes/>, consulté le 27 septembre 2023.

PLAIDOYER

Dans notre société ultra-connectée et basée sur des échanges de flux constants, le voyage n'est pas près de s'arrêter. Il est donc essentiel de prendre des mesures pour le rendre le plus durable possible, afin de le rendre compatible avec les Objectifs de développement durable et, par-là, l'avenir de la planète. Or il apparaît que le train est indéniablement le moyen de déplacement longue distance le plus durable.

Rendre la mobilité internationale plus durable, et ainsi plus accessible à l'ensemble des jeunes, y compris celles et ceux qui ont des difficultés financières, doit donc rester l'objectif fondamental.

Pour atteindre cet objectif et suite à l'enquête menée auprès de 1063 jeunes, le Forum des Jeunes formule une série de recommandations dans cinq domaines :

Le prix

Afin de rendre la mobilité accessible à tous et toutes dans une perspective durable, il faut donc rendre le train financièrement plus attractif.

Concrètement, cela signifie :

- **Agir sur le prix du billet de train, parce que le coût est le principal obstacle à la mobilité, notamment internationale, des jeunes. Voici quelques pistes concrètes :**
 - Établir des plans tarifaires avantageux jusqu'à 30 ans ;
Faciliter l'usage des Interrails ;
 - Au niveau européen, diminuer les taxes sur les voyages en train.
- **Agir sur le prix des autres moyens de transport pour les rendre moins attractifs :**
 - Diminuer/supprimer l'avantage fiscal que représentent les voitures de société (Belgique) ;
Augmenter les taxes sur le kérosène (UE) ;
 - Établir des prix qui traduisent le coût réel des voyages en incluant les effets externes néfastes ; à défaut établir l'obligation d'informer sur les coûts environnementaux qui ne sont pas repris dans les coûts monétaires.

L'accessibilité

Les tarifs ne font pas tout : il faut que prendre le train soit rendu techniquement plus facile. Concrètement :

- Proposer davantage de trajets en train, de destinations ; optimiser les correspondances ;
- **Améliorer les infrastructures et les performances du matériel roulant :**
 - Faciliter l'accessibilité des personnes porteuses de handicap aux gares et aux trains, qu'il s'agisse des personnes à mobilité réduite ou des personnes mal ou non-voyantes ;
 - Disposer d'un matériel performant et fiable, limitant les temps de voyage ou évitant les perturbations ;
- Faciliter les réservations, par exemple par le moyen d'une application unique ;
- Protéger les voyageurs-euse-s en cas de défaut, par exemple en créant des modalités qui favorisent le remboursement des tickets en cas de correspondance en retard.



La sécurité

On ne peut espérer un développement du voyage par le rail sans assurer la sécurité des voyageur-euse-s :

- Améliorer la sécurité dans les trains et les gares ;
 - Intégrer davantage de spécialistes dans le développement des politiques de sécurité dans les trains et les gares, et dans l'aménagement des trains et des gares ;
- Faire disparaître les correspondances qui imposent aux voyageur-euse-s de passer des nuits en gare.



L'information

Proposer une offre conséquente, financièrement abordable et sûre est essentiel. Encore faut-il faire connaître cette offre. Le Forum recommande donc de :

- Mieux informer sur les voyages possibles en train, notamment grâce aux réseaux sociaux ;
- Développer les campagnes publicitaires promouvant ce type de voyages ;
- Développer des campagnes d'informations sur les dégâts environnementaux des voyages en avion ;
- Proposer une plateforme unique pour les déplacements, dans l'esprit de de Skyscanner.



Les mentalités

Clairement, les regards sur le voyage devraient également changer. Il faut donc **changer les narratifs** :

- Promouvoir le *slow travel* ;
- Documenter les possibilités de se dépayser sans aller loin ;
- Favoriser les voyages collectifs (scolaires notamment) en train ou en car plutôt qu'en voiture ou en avion ;
- Développer une image positive des voyages de nuit en train ;
- Susciter une réflexion chez les jeunes/enfants, mais aussi au sein du personnel enseignant, grâce à l'éducation relative à l'environnement.



Forum des Jeunes



@Forumjeunes_BE



forum.jeunes@cfwb.be



@forum.jeunes



02/413 29 30